

美国现代城市的郊区化及其原因

孙 群 郎 韩 宇

(南京大学 历史系 210093 厦门大学 历史系 360005)

摘 要: 二战以后,美国城市人口迅速向郊区转移,到 70 年代郊区人口分别超过中心城和乡村人口,成为美国社会生活的主体。同时,郊区社会的异质性也不断增强。随着人口向郊区的迁移,经济活动的重心也向郊区偏移,制造业、商业、服务业乃至企业的办事机构也纷纷到郊区安家落户,中心城的功能和地位都受到了严重的挑战。推动美国郊区化的原因,主要包括科学技术的进步、经济结构的变化、联邦政策的引导、黑人的城市化以及由此导致的城市白人和黑人矛盾的加剧等。

关键词: 人口; 经济活动; 郊区化; 异质性; 原因

中图分类号: C912.81 **文献标识码:** A **文章编号:** 1001-5019(2002)05-0065-05

二战以来,美国城市人口以空前的速度向郊区转移,到 70 年代郊区人口已经分别超过了中心城和乡村人口,这是继 1920 年城市人口超过乡村人口的另一次历史性的变化。美国不仅在人口方面成为一个郊区化的国家,而且其经济活动的重心也在日益向郊区转移。本文试图对美国现代城市郊区化的进程及其动因进行初步的探讨。

一、美国城市郊区化的原因

美国之所以成为一个郊区化的国家,既是社会的技术经济发展的结果,又是联邦城市政策的产物,同时也与美国的社会特征有密切的关系。

1、科技进步为郊区化的飞速发展提供了必要的前提

在城市的发展过程中,有三项技术的变革对城市的发展演变具有重大的影响,即交通、通讯和能源技术。

1956 年美国国会通过《联邦援建公路法》,计划在全国铺设 4.1 万英里的州际高速公路,其中有 5000 英里是位于城市地区的环城公路和辐射状公路,便利了城市与郊区之间的流动。与此同时,汽车

也开始普及起来,到 1978 年美国拥有汽车 1.4 亿辆,平均每 1.5 人拥有一辆汽车。^① 由于汽车和公路的发展,美国的郊区化进程也以空前的速度展开。1971 年美国城市史学家约翰·B. 雷(John B. Rae)评价道:“当代郊区是汽车的产物,如果没有汽车,郊区就不可能存在。”^② 通讯技术对于人口与机构的分布也有重大的影响。在工业化初期,由于通讯技术落后,人口和工业不得不向城市聚集,同时,企业的经营部门也不能与生产部门分离,工厂的郊区化受到了很大限制。电话的发明和使用打破了这种局限。1920 年,美国电话机总数为 1327 万多部,每千人拥有 123.4 部,拥有电话家庭的百分比为 35.0%。到 1970 年,电话机总数猛增到 1.2 亿多部,每千人竟拥有 583.4 部,90.5% 的家庭拥有电话。^③ 而 70 年代以来计算机网络的发展,使信息的获取、处理和传播更加迅速,美国成为一个“信息社会”,从而为人口和企业的分散进一步创造了条件。电能的发明和使用对人口和产业的分散也产生重大影响。在电能广泛使用以前,企业生产以蒸汽为动力,需要消耗大量量的煤炭,因此在区位分布上需要接近火车站,从而束缚了产业的空间分布。而电力可以远距离输送,是对工

收稿日期: 2002-05-18

作者简介: 孙群郎(1966—),男,河北省安新县人,南京大学历史系世界史博士后,副教授;韩宇(1972—),男,辽宁省新宾县人,厦门大学历史系讲师,历史学博士。

业生产布局的又一种解放力量。正如查尔斯·埃利奥特在一次题词中写道的：“电——光和力的运送者，消除了时间和空间的阻碍……”^④

2、美国经济结构的演变推动了城市的郊区化

战后，美国产业的部门结构发生了很大变化，工农业劳动生产率不断提高，第一第二产业在整个国民经济中所占的比重相对缩小，而第三产业所占的比重相对扩大。以50—60年代为转折时期，美国经济从制造业经济逐步发展到服务业经济，而在70和80年代，又从服务业经济发展到信息经济。由于城市是美国社会经济的主要载体，经济结构的这种变动必然不断地改变着其职能、结构和形态。根据美国学者的研究：服务经济对城市结构的影响主要表现在以下几个方面：①基础服务业（外向型服务业）日益集中于中心性的大都市区，如纽约、芝加哥、洛杉矶等；②基础服务业日益集中于大都市区的中心商业区内；③这两种趋势由于“发达的企业服务”而得到加强；④大公司的分部出现了郊区化趋势，同时，那些小企业由于在中心商业区无力与大公司夺取地盘也迁往郊区；⑤消费服务业大体上尾随中产阶级而郊区化；⑥地方服务业，尤其医疗、教育等，倾向于尾随其服务对象而分布。但是某些大型服务机构（如大医院），一般仍然集中于内城。^⑤由此可见，服务经济对城市的空间结构的影响是双重的，即集中与分散两种趋势同时并存。基础服务业日益向集中的同时，也推动了一些消费服务业、小企业和大企业的分部的离心分散，从而推动了美国郊区化的发展。

3、联邦政府住宅政策的推波助澜

美国的郊区化在很大程度上是联邦政策的产物。30年代大危机爆发后，美国住宅市场受到猛烈的冲击，罗斯福执政以后，便大刀阔斧地改革联邦住宅政策。1933年4月成立了房主贷款公司，为面临取消抵押住宅赎回权的家庭提供贷款，并延长抵押贷款分期偿付的期限。1934年国会通过了全国住宅法，成立了联邦住宅管理局，实行了更为优惠的住宅抵押政策，将首次付款的金额降到住宅价格的10%，偿还期延长到25—30年，利率降到2—3%。到1972年，该局帮助1100万个家庭购买了独户住宅，使另外2200万个家庭的住宅增值，并为180万套独户住宅进行了保险。^⑥此外，联邦政府还对抵押贷款的利息税和私人住宅的财产税实行了减税政策。1958年

减税额为32亿美元，1986年减税额猛增到626亿美元。^⑦联邦政府的住宅抵押保险制度和住宅补贴制度极大地刺激了私人公司在住宅建筑方面的投资，推动了住宅建筑的发展。比如1939年仅有51.5万套住宅破土动工，而1949年猛增到146.6万套，1959年又增为155.4万套。^⑧

如果说联邦政府的住宅抵押贷款制度促进了美国住宅建筑的繁荣，那么，其社区评估制度则将住宅建筑推向郊区。联邦住宅管理局在发放贷款时，将全国城市的社区分为4个等级，分别用A、B、C、D表示。A类社区为新建的、环境良好的同质性社区，其居民多为中上层人士，偿还抵押贷款的可能性最大，安全系数最高；B类为情况尚好的社区，其居民的地位稍低，安全系数次之；C类为开始衰败的社区，其居民地位更低，安全系数再次之；D类为已经衰败的社区，其居民的地位最低，安全系数也最低。这4类社区在城市地图上分别用绿、蓝、黄、红4种颜色标出，用以表示其偿还贷款的安全系数，被称为“住宅安全图”。由于郊区一般为新建的中上层社会的同质性社区，住宅和环境比较优越，A类和B类社区自然较多，而中心城比较陈旧，且穷人和少数民族居多，C类和D类社区也自然较多。由于联邦政府对中心城的衰败社区不愿进行保险，因而私人贷款机构为了确保投资安全，都不愿对中心城投资，而是把资本投向郊区。

4、黑人等少数民族的城市化刺激了白人的郊区化

二战爆发以后，由于北部和西部工业企业劳动力的短缺，南部黑人迅速向北部和西部迁移，因此，北部和西部城市黑人的比例迅速提高。同时，南部城市的黑人也在迅速增加。到1970年，纽约、洛杉矶、芝加哥等12个大城市的黑人就占美国黑人总数的28%，纽约市黑人多达166.7万，芝加哥110.3万。^⑨白人居民对黑人的大批涌入表现出极大的反感，因此实行了严格的种族隔离制度，除了规定禁止白人房主向黑人出租和出售住宅以外，还采取暴力手段，以阻止黑人向白人社区的侵入和黑人社区的扩张。但是，黑人社区仍然有不断蔓延之势。而且1948年，最高法院宣布在住宅方面实行种族隔离制度为非法。这一判决加速了黑人的城市化和黑人社区的扩张，因而引起白人的强烈反对。白人之所以反对黑人的涌入，除了根深蒂固的种族对立情绪以

外,另一个重要原因就是白人把黑人视为潜在的犯罪因素。此外,由于黑人在经济上多属于贫困阶层,他们无力对自己的住宅进行及时合理的修缮,一个社区一旦受到黑人的侵入,其住宅和社区环境就会急剧衰败,财产价值就会急剧跌落。而且,贫穷黑人的到来还增加了白人的社会福利负担。因此,白人对黑人的迁入充满了恐惧、愤怒和仇恨。在白人不能抵制黑人向自己的社区侵入的情况下,他们带着恐惧和愤怒,干脆将整个社区抛弃。比如,在50和60年代,芝加哥每星期大约有5个以白人为主的街区转变为以黑人为主的街区。^⑩而50和60年代,声势浩大的黑人民权运动和种族暴乱以及由此带来的黑人广泛的社会和政治权利,更引起了白人的反感。最高法院于1954年宣布在学校中实行种族隔离为非法,并命令学校区着手取消种族隔离。因此许多地区实行了用校车接送学生上学的制度,以维持学生种族比例的平衡。白人学生家长认为自己的孩子与黑人儿童一起上学会沾染不良习气。因此,他们为了自己孩子的健康成长,纷纷迁移到其它社区或干脆迁往郊区定居,以使自己的孩子远离黑人,免受黑人儿童的影响。

二、美国人口的郊区化 及郊区人口异质性的增强

战后初期与50—60年代,是美国历史上郊区化最为迅猛的时期,郊区人口呈爆炸式发展;70年代以后郊区人口分别超过中心城市和农村人口,美国成为一个郊区化的国家,与此同时,郊区人口的异质性也逐步增强。

在20世纪20年代以前,美国中心城的人口增长率要高于郊区。比如在1900—1910年和1910—1920年,中心城的人口增长率分别为35.5%和26.7%,分别高于郊区的27.6%和22.4%,这说明美国人口仍以向中心城的集中为主。然而在20年代,中心城的人口增长率为23.3%,而郊区为34.2%,后者超过前者近11个百分点。此后,郊区的人口增长率一直高于中心城,而且差距越来越大,美国人口的分布开始由以集中为主转变为以分散为主。但是,由于30年代大萧条和二战的影响,美国郊区化的几乎陷于停顿,但郊区人口增长率仍然高出中心城8.7个百分点。^⑪

战后初期与50—60年代是美国历史上郊区化

浪潮最为波澜壮阔的时期,也是郊区日益成为美国社会主体的时期。50年代美国郊区人口增加了1900万,增长率高达48.6%,而中心城仅增加了630万,增长率只有10.7%。值得注意的是,许多大城市还在对郊区进行大规模的兼并,否则,中心城的增长率将只有1.5%,而郊区则高达61.6%,郊区的人口增长率将为中心城的41倍以上。^⑫同时,大都市区的规模越大,郊区的发展速度越快。比如,在300万人口以上的大都市区中,中心城的人口增长率只有1.7%,而郊区为98%。而在10万人口以下的大都市区中,中心城的增长率为26%,郊区为74%。^⑬进入60年代以后,郊区的人口增长率有所降低,为26.8%,但仍然是中心城增长率6.4%的4倍以上。^⑭但是,如果从郊区所占大都市区新增人口的份额来看,60年代比50年代更高,50年代大都市区每增加100人,中心城仅占23.8人,郊区占76.2人,而到60年代,大都市区每增加100人,郊区竟占去了84个,^⑮美国郊区化的程度在不断加深。到1970年,郊区人口已占全国人口总数的37.2%,而中心城和农村人口各占31.4%,郊区人口超过了中心城和农村人口。^⑯可以说,美国已经成为一个郊区化的国家。而到1980年,郊区人口达到1.015亿,占全国人口的比例上升到44.8%。^⑰

70年代以来,随着美国郊区化水平的进一步提高,郊区人口的异质性也在不断增强,城市化程度不断加深。从近代以来,白人中产阶级核心家庭构成郊区人口的主体,老年人、未婚青年和少数民族的人口比例很小。但是,根据美国一个研究机构的一项研究报告,在1970—1976年期间,郊区老年家庭增加了近1/3,而中心城只增加了10%。到1980年,在62岁以上的老年人中,有48%生活于郊区,郊区甚至还出现了专门的老年人社区。^⑱就种族成分而言,其异质性也不断增强。1970—1980年间,郊区黑人人口增加了184万人,增长率为59.1%,大大超过郊区白人24.0%的增长率,也超过了中心城黑人5.3%的增长率。到80年代中期,1/4以上的城市黑人生活于城市的边缘地带,而某些郊区甚至成为黑人的飞地。^⑲老年人、穷人和少数民族在近郊的汇集造成了这些近郊的日益衰落。一些近郊区与中心城在社区面貌和人口特征方面已经差别不大,同时,中心城的许多社会问题也在向郊区泛滥,如犯罪、失业、衰败、拥挤、污染、沮丧、人口减少等。因此,有的学者

称之为“后郊区时代”。^②

三、美国就业的郊区化 及其城市性特征的增强

自工业化和城市化以来,城市日益成为美国经济活动和社会生活的主要依托。但随着美国人口的大举郊迁,美国经济活动的重心也从城市向郊区偏移,制造业、商业、服务业乃至企业的办事机构也依次到郊区安家落户,中心城的功能和地位都受到了严重的挑战。

早在19世纪末,传统工业就已在郊区建立了众多的卫星城,这是工业郊区化的最早表现形式。进入20世纪以后,工业园区成为工业郊区化的另一种主要形式,1940年美国的工业园区只有35个。战后,随着高科技产业的发展,工业园区在郊区大批地涌现出来。到70年代初,美国的工业园区达2500个以上。1972年,仅芝加哥大都市区的工业园区多达356个。^③由于工业向郊区的迁移,郊区的制造业就业人数增长迅速,而中心城的制造业日趋衰落,郊区逐渐成为制造业生产的主体。比如从1958—1967年,中心城制造业就业的年增长率只有0.7%,而郊区则高达3.1%。^④而在某些大都市区,中心城的就业不仅没有增加,反而在急剧减少。比如1947—1972年,在百万人以上的大都市区中,中心城共减少了88万个制造业工作职位,而其郊区带内却增加了250万个。因此,中心城的工业就业在大都市区所占的比重不断降低。1963年,美国已有一半以上的制造业就业分布于郊区,而到1981年约达2/3。^⑤由此可见,工业生产已经不是美国中心城的一个主要功能。

零售业向郊区的大规模扩散始于两次世界大战期间。1925年,芝加哥希尔斯公司的副总裁罗伯特·伍德在对美国城市人口的流向作了认真的研究之后得出结论说,由于汽车的广泛使用和商业区停车场的不足,商业区已经不是最理想的商业区位,所以应该把该公司新的A类分店设置在人口密度低、消费者乘车容易到达的地方。^⑥战后,购物中心成为商业郊区化的主要形式,到60年代中期美国的购物中心已经增加到8000多个。^⑦有些购物中心的规模十分庞大,比如长岛的罗斯福菲尔德,1980年营业面积220万平方英尺,拥有180个商店,每周接纳顾客27.

5万人,年营业额为2.3亿美元。^⑧这些郊区购物中心不仅是商业中心,而且也是服务和娱乐中心,各种服务和娱乐机构,如银行、律师事务所、餐馆、医院、影剧院、消防站等纷纷建立起来。许多郊区还可以举办大型音乐会,创办游乐园,发展旅游事业。

战后电子通讯技术的发展使信息的传递具有很强的即时性,企业总部和分部之间可随时进行联系,为企业办公机构的郊区化创造了条件。因此许多企业为了降低成本,将一些分部从中心城市迁往郊区,建立了众多的办公园区。进入70年代以后,郊区办公园区的发展速度突飞猛进,到80年代中期,美国郊区中80%的办公面积是在此之前的15年间建立起来的。相比之下,中心商业区的办公面积只有36%是在这一时期建立起来的。可见,70年代以后,郊区办公面积的发展速度远远快于中心商业区,被称为“郊区办公室繁荣”。由于郊区办公业的迅速发展,其在大都市区中所占的比重迅速提高,甚至超过了中心城。比如1970年美国郊区的办公面积仅占大都市区的25%,而到1984年则上升到57%。^⑨

由于美国的制造业、商业、服务业乃至办公业不断向郊区转移,郊区的总就业不断增加,乃至超过中心城。到1980年,美国的总就业有将近一半分布在郊区。^⑩而在美国前15位大都市区中,只有1/3的工作分布于中心城,即郊区占去了2/3,而在其后的另外10个大都市区中,中心城就业也只有36%,即郊区占去了64%。^⑪郊区承担了越来越多的城市职能,越来越城市化了。所以某位观察家指出:“郊区不再是铁板一块,而是已经成为一个万花筒。”^⑫

总之,推动美国城市郊区化的原因是多方面的,其中主要包括交通、通讯和能源等方面的进步、经济结构的变化、联邦政府住宅政策以及黑人等少数民族在城市的集中等。因此,自20世纪20年代以来,美国城市郊区化的速度开始加快,而战后至50—60年代呈爆炸式发展,到70年代初,美国基本成为一个郊区化的国家,同时,郊区人口的异质性不断增强。在人口郊区化的同时,美国的制造业、商业、服务业乃至办公业也迅速向郊区转移,到80年代初期,美国郊区的就业已经将近占全国总就业的一半,而在某些大都市区,郊区就业已经超过中心城市,郊区越来越表现出明显的城市性特征。

注:

- ① 褚葆一主编:《当代美国经济》,北京:中国财政经济出版社,1981年,第90页。
- ② ③ ④ ⑤ Kenneth T. Jackson, *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States* (New York: Oxford University Press 1985), p. 247, p. 267, p. 257, p. 260.
- ③ U. S. Department of Commerce, Bureau of the Census, *Historical Statistics of the United States, Colonial Times to 1970* (Washington D. C.: U. S. Government Printing Office, 1975), pp. 783—784.
- ④ [美] 丹尼尔·布尔·斯廷著:《美国人——民主历程》(中译本),三联书店,1993年,第611页。
- ⑤ Mattei Dogan, John D. Kasarda, eds., *The Metropolis Era, Volume 1, A World of Giant Cities* (London: Sage Publications, 1988), p. 94.
- ⑥ ⑦ Barbara M. Kelly, ed., *Suburbia Re-examined* (New York: Greenwood Press 1989), p. 185 pp. 186—187.
- ⑧ Peter Hall, *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (Cambridge, Massachusetts: Blackwell Publishers, Inc., 1988), p. 294.
- ⑨ [美] 约翰·霍普·富兰克林著:《美国黑人史》(张冰姿等译),商务印书馆1988,第544页。
- ⑩ Katharine L. Bradbury, et al, *Urban Decline and the Future of American Cities* (Washington, D. C.: The Brookings Institution, 1982), p. 76.
- ⑪ ⑭ Donald N. Rothblatt and Daniel Garr, *Suburbia: An International Assessment* (London: Groom Helm, 1986), p. 4, p. 4.
- ⑫ Dennis R. Judd, *The Politics of American Cities: Private Power and Public policy* (Boston: Little, Brown and Company, 1979), p. 159.
- ⑬ David C. Thorns, *Suburbia* (Suffolk: MacGibbon & Kee Ltd., 1972), p. 65.
- ⑮ Anthony Downs, *Opening Up the Suburbs: An Urban Strategy for America* (New Haven: Yale University Press 1973), p. 199.
- ⑯ ⑰ Carl Abbott, *The New Urban America: Growth and Politics in Sunbelt Cities* (The University of North Carolina Press 1987), p. 60 p. 60.
- ⑱ Peter O. Muller, *Contemporary Suburban America* (Englewood Cliffs, N. J.: Prentice Hall, Inc., 1981), p. 69.
- ⑲ ⑳ ㉑ Robert Cervero, *Suburban Gridlock* (New Brunswick, N. J.: Rutgers University, 1986), p. 25 pp. 1—6, p. 39.
- ㉒ Jon C. Teaford, *Post-Suburbia: Government and Politics in the Edge Cities* (Baltimore: The Jones Hopkins University Press 1997).
- ㉓ R. J. Johnston, *The American Urban System: A Geographical Perspective* (New York: St. Martin's Press 1982), p. 208, p. 219.
- ㉔ Neil L. Shumsky, ed., *Urbanization and the Growth of Cities* (New York: Garland Publishing, Inc., 1996), p. 432.
- ㉕ Ervin Y. Galantay, ed., *The Metropolis in Transition* (New York: Paragon House Publishers 1987), p. 288.
- ㉖ John C. Lowe, "Patterns of Spatial Dispersion in Metropolitan Commuting", *Urban Geography*, Vol. 19 No. 3, 1988, p. 237.

责任编辑:林一哲